

Title	La guerre froide dans la vie quotidienne : l'exemple des ouvriers du port de Marseille (1947-1948)
Author(s)	Polet, Jean-Noël
Citation	言語文化研究. 47 p.215-p.239
Issue Date	2021-03-31
oaire:version	VoR
URL	https://doi.org/10.18910/79332
rights	
Note	

Osaka University Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

Osaka University

La guerre froide dans la vie quotidienne: l'exemple des ouvriers du port de Marseille (1947–1948)

POLET, Jean-Noël

Cold War in the daily life: Dockworkers in Marseilles (1947–1948)

Abstract: For almost 50 years, the dock work has been among one of the least considered jobs in Marseilles. Although dockworkers were relegated to one of the lowest professional positions, living in the poor suburbs, working on day-to-day basis, the dock work attracted a lot of migrants who tried to establish in Marseilles.

However, after the Second World War, the social status of dockworkers has changed radically under the influence of the communist branch of the C.G.T. union (*confédération générale du travail*). That union, which was strongly involved in the management of the harbour at the Liberation of Marseilles in August 1944, created an implicit contract with the dockworkers of the Marseilles port in three stages. First, the C.G.T. encouraged 'the battle for production'. The workers were invited to collaborate with the American troops to accelerate rebuilding the port and supplying the population with daily products. For three years, even after the Americans left the port, the dockworkers accepted to work more and to develop their productivity. Then, in September 1947, like workers in some other sectors, the dockworkers were rewarded for their efforts. They got a professional card that distinguished between the professional dockworkers and the casual workers. This new status gave them priority to be engaged and the right to get unemployment benefits in the case of inactivity. At the same time, the Cold War started and the communists were excluded from the French Government. Once in the opposition, the C.G.T. became in a permanent conflict with the Atlanticist majority. The professional dockworkers turned into a vanguard of the communist movement and adopted the communist view in their daily life. The aim of the article is to describe the stages of the tremendous changes.

Keywords: Cold War, Marseilles, dockworkers

A Marseille, comme dans toute la France, à l'annonce du signal attendu depuis près de 6 ans, les sirènes ont hurlé la joie de la victoire. Et une foule immense a déferlé dans les rues de la ville que délivraient, l'été dernier, les troupes françaises venues d'au-delà des mers. Sous un éclatant soleil, (...) les cortèges s'organisent. Les troupes défilent. Voici les Américains. Les

Anglais. Puis l'armée française, venue de l'Empire et de la métropole. Un détachement de l'Armée Rouge complète ce rassemblement de toutes les forces alliées qui ont combattu pour l'écrasement du nazisme et qui ont gagné la guerre.

Marseille crie sa joie. La ville la plus exubérante de France, malgré ses plaies encore ouvertes, a fait entendre sa grande voix dans ce jour d'allégresse où un pays tout entier chantait ce chant national auquel Marseille a donné son nom.¹⁾

Que restait-il deux ans plus tard de cette journée d'allégresse du 8 mai 1945, au cours de laquelle, dans les principales artères de la ville, une immense population dense et unie a acclamé le défilé des forces alliées, de l'ouest, de l'est, du nord et du sud ? Il serait certes naïf de croire que les images de la fête de la victoire à Marseille aient été représentatives de la vie quotidienne de ses habitants. Les sourires qui inondent le document ne reflètent nullement la situation économique et sociale de l'époque. Toutefois, en temps de guerre froide, une telle concorde, fût-elle le temps d'une journée, était devenue impossible.

Entre 1939 et 1944, comme dans toute la France, les ouvriers marseillais avaient été mis sous l'éteignoir au point de devenir des acteurs passifs des bouleversements politiques et géopolitiques. Depuis la liquidation du Front populaire en 1939, en passant par la défaite de l'armée française et la mise en place du régime de Vichy en 1940, puis sous l'occupation allemande à la fin de l'année 1942.

À la Libération de Marseille, le 28 août 1944, les ouvriers marseillais furent, avec le départ des troupes d'occupation, le retour des syndicalistes emprisonnés ou sortis de la clandestinité, l'installation de l'armée américaine et la mise sous tutelle d'un patronat qui avait collaboré avec l'ennemi, plus étroitement associés au processus décisionnel. Non pas que, soudainement, leur voix comptât autant que pendant les années de Front populaire. Mais leur force de travail était nécessaire pour l'approvisionnement, la reconstruction du pays et pour la participation à l'effort de guerre allié.

Benoît Frachon, le secrétaire général de la Confédération Générale du Travail (C.G.T.), le principal syndicat ouvrier, réclama l'implication des ouvriers. En novembre 1944, il demanda à tous les travailleurs français de s'engager dans « la bataille de la production » qui était, selon lui, « aussi importante que la bataille de la Libération »²⁾. Celle-ci reposait, sur un contrat tacite entre les syndicalistes, particulièrement la branche communiste de la C.G.T., le gouvernement français, le patronat et les forces alliées : il s'agissait de demander aux ouvriers de produire plus, d'être payé au rendement, d'abandonner les armes pour ceux qui avaient participé aux combats pour la Libération et de renoncer à toute stratégie insurrec-

1) Les fêtes de la victoire à Marseille, 8 mai 1945, Les Actualités Françaises, 18 mai 1945, Archives Nationales de l'Audiotvisuel (INA), <https://fresques.ina.fr/reperes-mediterraneens/fiche-media/Repmed00210/les-fetes-de-la-victoire-a-marseille.html>

2) Cité par Roger Linet, C.G.T., *Lendemain de guerre, 1944-1947*, 1995, p. 117.

tionnelle. En échange de quoi, le rôle des communistes était consolidé dans le mouvement syndical et dans les instances de pouvoir locales et nationales, y compris au gouvernement. La participation des ouvriers à l'effort de reconstruction des secteurs stratégiques liés au réapprovisionnement (métallurgie, énergie, transports, ports et docks...) leur permettait d'envisager l'obtention de meilleures garanties d'emploi et de salaire pour les moments plus difficiles.

Cependant, à partir de 1947, à Marseille, en France et dans le monde entier, la vie politique se polarisa autour de deux camps antagonistes, les deux superpuissances qu'étaient devenues les États-Unis d'Amérique et l'Union soviétique. En France, suite au virage atlantiste et à l'entrée en guerre coloniale contre les partisans de l'indépendance d'Indochine, en opposition avec l'anti-impérialisme léniniste, la participation des communistes au gouvernement devint inconfortable. Aussi, les ministres communistes furent exclus du gouvernement français en mai 1947 et la crise internationale ramena progressivement le parti communiste et la branche communiste de la C.G.T. dans l'opposition. La police, la sécurité sociale commencèrent à éliminer les membres de la C.G.T. de leurs instances.

Une fois éloignés des sphères du pouvoir, les communistes ont retrouvé leur « fonction tribunicienne » et ont commencé à lier les enjeux locaux et internationaux³⁾. Ils ont ainsi construit un univers qui dépassait largement le cadre des politiques publiques et des revendications économiques immédiates. Toutefois, considérer l'élaboration de cet univers comme une simple obéissance passive à l'égard de Staline, c'est oublier toutes les représentations mentales, l'organisation de l'espace, les mouvements culturels, « les coutumes en commun », pour reprendre l'expression d'Edward P. Thompson⁴⁾, ou la réévaluation du champ d'expérience des ouvriers⁵⁾ qu'elle a produits.

Aucune autre représentation globale du monde ne s'est propagée aussi rapidement et aussi profondément au sein des classes populaires de la deuxième ville de France et, particulièrement parmi les travailleurs du port, les dockers. Si loin des crises allemandes, des combats vietnamiens, des tensions coréennes, comment cette guerre froide s'est-elle enracinée si profondément sur le port de Marseille, au point d'en faire un laboratoire local de ce qui se passait à l'échelle mondiale ? Le but de cet article est d'apporter quelques éléments de réponse à cette question.

Marseille, une ville à part ?

Ville rebelle, multiculturelle, gouailleuse, paresseuse, en conflit permanent avec la capitale et où

3) Gérard Noiriel, *Une histoire populaire de la France. De la guerre de Cent ans à nos jours*, 2018, p. 610.

4) E.P. Thompson, *Customs in common*, 1993.

5) Reinhart Koselleck, « Champ d'expérience et horizon d'attente: deux catégories historiques » in *Le futur passé. Contribution à la sémantique des temps historiques*, 1990, p. 307-329.

l'économie parallèle fleurit. Tels sont, parmi tant d'autres, les clichés qui circulent sur la ville de Marseille. Au regard de ces stéréotypes, on pourrait comprendre facilement que sa population se soit opposée au courant modéré, libéral et pro-américain qui s'est imposé en France au milieu de l'année 1947, au début de la guerre froide. Or, ce serait commettre l'erreur de considérer que Marseille était constitué d'un territoire et d'une population homogènes alors que, s'il est vrai qu'une bonne partie des habitants était reléguée à la marge (nous y reviendrons), la bourgeoisie locale était pleinement intégrée à l'économie globale et à la politique nationale. Aussi, si l'on veut faire apparaître de manière objective la spécificité marseillaise, il nous faut prendre en compte trois facteurs: le poids du port dans l'économie et la géographie locales, l'organisation hiérarchisée de l'espace et le métissage des populations.

Trop étroit et pas assez profond pour accueillir les bateaux à vapeur, l'antique Vieux-Port était devenu obsolète. Sous l'impulsion des entrepreneurs du Second Empire, relayés par des hommes d'affaires locaux, le port ne cessa de grandir et de se développer sur le littoral nord de la ville, à partir du quartier de la Joliette. À la fin du XIX^e siècle, le port de Marseille était l'un des principaux ports de la Méditerranée et l'un des rares qui pouvait entrer en concurrence avec les ports de la mer du Nord. Il est vrai que le site ne manquait pas d'atouts: la proximité de l'embouchure du Rhône qui place Marseille au cœur des flux Nord-Sud, une mer calme, l'absence de marée qui permettaient un déchargement rapide à proximité du grand centre urbain.

Toutefois, ces caractéristiques ne pouvaient masquer les handicaps sur des ports tels que Rotterdam, Anvers ou le Havre. Le premier était l'absence d'hinterland. Il n'y avait pas autour de Marseille de grand bassin de population ou de grand centre industriel. De plus, la région ne disposait ni de réserves de fer, ni de réserves de charbon. Le développement industriel s'est donc organisé à proximité du port, autour de trois secteurs liés étroitement au commerce colonial avec l'Afrique du Nord: l'huile et ses dérivés, en particulier le savon, le sucre et le blé. Marseille devint un port essentiellement d'importation sans en avoir les contraintes car les échanges avec l'Algérie bénéficiaient des avantages accordés au cabotage national.

Ce développement concomitant des infrastructures portuaires et du secteur industriel, basé sur le commerce colonial eut des conséquences considérables sur la modélisation de l'espace urbain. La cité, qui avait longtemps tourné le dos à la mer, s'ouvrit de façon définitive sur le littoral Nord. Les nouveaux bassins étaient de plus en plus éloignés du centre de la ville. Ce développement portuaire drainait derrière lui des populations nouvelles. Avec la mise en chantier de nouveaux bassins portuaires, la Canebière, la grande avenue centrale, était devenue une frontière entre le nord populaire et ouvrier et le sud bourgeois. La bourgeoisie et les artisans riches avaient quitté les vieux quartiers historiques du nord

du Vieux-Port. Laissés à l'abandon⁶⁾, ces quartiers devenaient des lieux investis par la nouvelle population immigrée. Les activités économiques «centrales» avaient glissé vers le sud. La ville s'était rapidement figée selon une organisation linéaire quasiment hiérarchique⁷⁾. La municipalité ne reconnaissait aucun intérêt communal aux territoires du nord et laissait tout entretien et tracé des rues à la charge (ou au bénéfice) des propriétaires pour, *in fine*, «admettre que la croissance urbaine s'accomplisse dans une clandestinité tolérée»⁸⁾.

Le caractère spéculatif de l'entreprise marseillaise n'incitait pas le patronat à promouvoir l'enracinement géographique de la main-d'œuvre. La bourgeoisie locale concevait avant tout les quartiers du nord comme un gigantesque réservoir de main-d'œuvre et de profits où il suffisait de puiser. Près du nouveau port, il n'existait ni corons, ni même faubourgs mais juste, comme le décrit Alain Chenu, des «morceaux de ville éclatés»⁹⁾. Ils s'étendaient sur plus de 10 kilomètres sur le littoral nord.

Certains lieux vierges d'histoire acquièrent une vocation villageoise. La sociabilité ouvrière horizontale, basée d'un côté sur une solidarité nationale, particulièrement dans la communauté italienne et, de l'autre, sur une solidarité de *classe*, remplaçait les politiques d'encadrement menées par les notables locaux ou par l'Eglise. L'extension urbaine des quartiers populaires a accéléré rapidement la déchristianisation de la ville. L'origine de ce divorce entre le catholicisme et les milieux ouvriers provenait de l'incapacité de l'Eglise à investir ces espaces urbains neufs et de son inaptitude à s'implanter au sein de cette population immigrée.

La spéculation sur les logements rencontrait une croissance démographique spectaculaire à Marseille. Pourtant, le département des Bouches-du-Rhône est demeuré jusqu'à la deuxième guerre mondiale l'un des plus faibles taux de natalité en France avec 15 naissances pour mille habitants. Le facteur décisif de l'accroissement démographique était l'immigration. Elle prenait à Marseille des proportions inconnues dans le reste du pays. Le recensement de 1931 fait état de la présence de 138.000 Italiens, 23.000 Espagnols, 17.000 Arméniens, 6.000 Grecs, 5.000 Russes et autant de Syriens. Le recensement a surévalué des effectifs ou ignora le fait que beaucoup avaient été naturalisés. La proportion des étrangers de Marseille n'a jamais été supérieure à 25%.

6) En 1980, avant que le programme de rénovation fût mis en place, plus de 93 % des immeubles dataient d'avant 1915. Sur ce point, cf. Catherine Brisse, *Le quartier du panier*, 1981.

7) André Donzel, Jean Claude Garnier, *Des lieux à histoire. Marseille, quartiers nord*, 1988.

8) Marcel Roncayolo, "Une croissance non maîtrisée", in Georges Duby (dir.), *Histoire de la France urbaine, Tome 4, La ville de l'âge industriel, le cycle haussmanien* (volume dirigé par Maurice Agulhon), 1984, pp. 119-133, p. 120.

9) Alain Chenu, *Industrialisation, urbanisation et pratiques de classe. le cas des ouvriers de la région marseillaise*. Thèse, Université de Toulouse-Le Mirail, 1981, p. 28.

L'influence communiste dans les quartiers ouvriers

L'influence des syndicalistes communistes au sein des quartiers populaires du nord de Marseille était liée à leur capacité d'investir le champ de la vie quotidienne des ouvriers. D'un point de vue matériel, d'abord, du fait des nombreux bâtiments et locaux dont ils disposaient. Après la grande vague de syndicalisation de 1936, la C.G.T. avait un large patrimoine immobilier. Celui-ci fut confisqué au moment de la guerre mais le syndicat put le récupérer à la Libération.

Ainsi les sections locales poursuivirent, après la guerre, l'enracinement qu'elles avaient entamé dans les quartiers ouvriers de Marseille. La Joliette, la Villette, Saint Lazare, la Belle de Mai (où le premier communiste fut élu à Marseille) faisaient partie de ces quartiers dans lesquels le Parti Communiste et la C.G.T. n'avaient subi aucune altération. Au contraire, ils renforcèrent leurs positions par l'entretien du souvenir de la Résistance ou de la « conquête » électorale de 1936 et par leur soutien à l'amélioration du niveau de vie ouvrier.

Le parti communiste joua un rôle prépondérant dans la codification de l'espace ouvrier et dans la mise en avant d'un sentiment de territorialité. Sentiment qui, comme l'ont montré Jean-Claude Chamboredon et Madeleine Lemaire, était fondé sur les modes de relations entre personnes plus que sur l'attachement à un lieu¹⁰⁾. En fait, le Parti donnait un sens politique à la coupure géographique et à la distance sociale entre les quartiers ouvriers du nord de Marseille et les quartiers plus prospères du sud. L'attaque de manifestants ouvriers contre le quartier de l'opéra en 1947 en tant « qu'invasion profanatrice » des quartiers du sud montrait que la spécificité politique des milieux ouvriers reposait sur un isolement voire sur un cloisonnement géographique. Tout se passait comme si le sud de Marseille donnait une dimension empirique à la mise en scène politique avec d'un côté, les gens des « trusts », les « gangsters », de l'autre, un « peuple » et/ou une « classe ouvrière » luttant pour sa survie.

Cette implantation profonde et efficace des communistes en milieu ouvrier suscitait l'inquiétude des autorités. Le parti et le syndicat se substituaient à l'Etat dans les domaines de l'insertion et de l'aide sociale. Un dossier des archives départementales révèle le suivi quotidien du syndicat des dockers de Port Saint-Louis, la partie la plus occidentale du port de Marseille, en faveur de la reconnaissance des droits des dockers malades et accidentés¹¹⁾.

Par ailleurs, en utilisant l'action politique comme rituel d'intégration sociale, le Parti et le syndicat assimilaient de façon continue les nouveaux entrants. Les immigrés italiens, espagnols, nord-africains et arméniens collectionnaient une somme d'expériences collectives en commun et dissolvaient partiel-

10) J. C. Chamboredon, Madeleine Lemaire, "Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement", *Revue française de sociologie*, n°1, 1970, p. 3-33.

11) Maladies et accidents du travail. Dossiers individuels de Port Saint-Louis (1933-1965), A. D. 168 J 50.

lement leur identité locale dans l'identité militante commune. Le parti compensait la faiblesse des réseaux de sociabilité nationaux, voire les remplaçait lorsque ceux-ci dépendaient trop étroitement de l'influence du consulat italien.

Les communistes jouèrent un rôle considérable dans l'assimilation des classes populaires étrangères. Les tracts, brochures voire journaux émanant du syndicat des dockers étaient traduits en espagnol, italien et arabe et, pour les nouveaux entrants, la C.G.T. était souvent le «premier pas social» qui leur assurait des liens avec la population locale. Après la guerre, lorsqu'une nouvelle génération d'émigrants arriva sur le port, la domination des syndicalistes communistes dans l'enceinte portuaire facilita leur implantation durable: «L'immigration c'est aussi l'internationalisme. Cela faisait partie de la profession et l'anoblissait»¹²⁾.

Le rôle des communistes italiens dans le mouvement marseillais était important. Ils facilitaient l'arrivée de dockers italiens du sud, plus vieux et en famille. L'organisation italienne d'aide aux immigrés (I.N.C.A.) et la C.G.T. travaillaient ensemble pour régler les problèmes liés à l'assurance-vieillesse, la pension-invalidité et les accidents du travail des travailleurs italiens qui ignoraient la législation française¹³⁾.

Des réfugiés espagnols dans l'attente d'un bateau pour l'Amérique du Sud et donc obligés de travailler, transitèrent également par les docks. Le prix du billet était trop élevé et le retour vers une Espagne libérée du franquisme était un espoir qui s'éloignait de jour en jour. Les mariages mixtes sur place se multiplièrent. L'accueil des réfugiés, les départs de bateaux vers l'Amérique faisaient de Marseille à l'époque «la porte du rêve»¹⁴⁾.

Malgré la limitation officielle de la main-d'œuvre étrangère, en 1949, plus de 30% des dockers étaient étrangers¹⁵⁾. Ce taux dépassait les 50% dès lors que, pour des raisons d'intensification du trafic, les entrepreneurs de manutention portuaire firent appel à des occasionnels ou des non professionnels. Un état numérique de la main-d'œuvre du 20 mars 1950 montre une proportion d'environ 50%. Sur 2.264 dockers embauchés, il y avait 34 Britanniques, 672 Espagnols, 220 Italiens, 7 Portugais, 25 Grecs, 10 Turcs, 5 Syriens, 37 Arméniens, 1 Belge, 1 Néerlandais, 1 Suisse, 61 Russes, 2 Roumains, 18 Polonais, 3 Bulgares, 1 Argentin, 11 Libanais, 5 Yougoslaves, 1 Egyptien¹⁶⁾.

12) Alfred Pacini, Dominique Pons, *Docker à Marseille*, 1996.

13) Michel Dreyfus, "L'action de la C.G.I.L. dans l'émigration italienne en France depuis 1945: l'Institut Nazionale Confederale di Assistenza (I.N.C.A.)", in A. Bechelloni, M. Dreyfus et P. Milza, *L'intégration italienne en France. Un siècle de présence italienne dans trois régions françaises (1880-1980)*, 1995.

14) Abdelamek Sayad, Jean-Jacques Jordi, Emile Temime, *Migrances. Histoire des migrations à Marseille. Tome 4. Le choc de la décolonisation (1945-1990)*, 1991, p.27.

15) Ibid., p.153.

16) Compte-rendu des opérations d'embauche, rapport du directeur du port de Marseille au préfet des Bouches du Rhône, 20 mars 1950, A.D. 148 W 382.

La place des dockers dans la nouvelle configuration urbaine

Si l'installation des dockers dans les quartiers du Nord de la ville correspondait au schéma de division sociale stricte que l'histoire de la ville avait façonné, elle dérivait également de choix, d'attentes ou d'obligations. Les nouveaux entrants savaient qu'ils pourraient trouver du travail comme manutentionnaires, ils choisirent d'être à proximité du port dans l'espoir de retrouver sur place des compatriotes, des amis après avoir émigré vers Marseille, ce qui faciliterait leur intégration professionnelle. Elle procédait aussi des obligations liées à la pauvreté qui condamnaient à une vie en marge du centre urbain prospère et bourgeois. Sur le plan d'une monographie du père Jacques Loew¹⁷⁾, on aperçoit la façon dont la répartition des dockers s'est organisée au nord de la ville. Seuls quelques foyers épars de dockers vivaient au sud de la Canebière.

Le quartier de la Villette à proximité du principal lieu d'embauche de la Joliette permettaient d'écourter les trajets pour se rendre au travail. De plus, ces quartiers longtemps en friche aux portes de la ville ont vu le développement de logements bon marché dans lesquels les dockers pouvaient vivre avec des moyens financiers limités. Ils étaient plus conviviaux que les banlieues plus au nord où les usines s'étaient implantées.

Un autre haut lieu de l'habitat des dockers était le quartier de la Belle de Mai, qui prit une coloration italienne dès la fin du XIX^e siècle. Vierge d'histoire, le quartier devint le centre à la fois de l'implantation italienne, avec son îlot de la «petite Sicile» et de l'implantation communiste. Les quartiers de la Belle de Mai et de la Villette et, entre les deux, le quartier de Saint-Mauront, formaient une sorte de ceinture rouge autour de Marseille. C'est à Saint-Mauront que les dockers avaient leurs lieux de réunions politiques ou syndicales. A quelques centaines de mètres, la nouvelle bourse du travail de la C.G.T. s'érigait fièrement sur la colline de Saint-Charles, à égale distance des lieux de la vie des dockers. Elle symbolisait la forte présence de la C.G.T. À Marseille, comme dans d'autres régions ouvrières, l'action des communistes dans l'organisation du cadre festif, culturel et associatif sur le terrain permettait une réappropriation de l'environnement familial et des coutumes locales mais, dans le même temps, une réinterprétation de ceux-ci¹⁸⁾.

Compte tenu de sa densité de 2.000 habitants par kilomètre carré, le quartier du Panier, le vieux Marseille, avait la plus forte concentration de dockers. Néanmoins, le quartier restait plus fermé à l'implantation communiste. Cela tenait à plusieurs facteurs. Enclavé à l'Est après le creusement de la rue Impériale (rebaptisée rue de la République), puis à l'Ouest après la destruction de la partie littorale par

17) Jacques Loew, *Les dockers de Marseille. Analyse type d'un complexe*, 1945.

18) Michel Hastings, "Identité culturelle locale et politique festive communiste, Halluin la Rouge, 1920-1934", *Le Mouvement social*, n°139, avril-juin 1987, p.7-25.

les Allemands, il était replié sur lui-même, fermé aux influences extérieures. De plus, la structure de l'habitat rendait difficile l'établissement de familles entières: jusqu'à la récente rénovation, plus de 80% des logements n'avaient qu'une ou deux pièces¹⁹⁾. Le Panier est resté longtemps un lieu de transit pour les nouveaux migrants.

Au nord de cette zone, on trouve quelques îlots d'habitations dans lesquels le lien entre les dockers et la culture ouvrière n'était pas aussi puissant. En effet, le tissu urbain se décomposait. D'anciens hameaux étaient grignotés par l'extension urbaine, par son développement industriel et portuaire. A proximité des quais et des usines, des maisons étaient construites dans des matériaux provisoires, dans des enclos, c'est-à-dire de petits terrains vagues clôturés et loués par des spéculateurs à proximité des centres d'embauche. Les plus pauvres y payaient leur loyer à la journée.

Malgré la présence de quelques dockers, l'Estaque restait une banlieue de «pescadous», de pêcheurs, éloignée du centre de Marseille. Entre l'Estaque, la limite nord, et la ceinture rouge, les dockers s'implantèrent au fur et à mesure de l'urbanisation. Les nouveaux quartiers, souvent rues uniques bâties autour du tramway et bordées de terrain vagues n'avaient pas la convivialité des quartiers du III^e arrondissement. Toutefois, la pauvreté de certains dockers les obligeait à s'y installer dans des habitats provisoires pour une vie au jour le jour.

L'organisation géographique des dockers se faisait également en fonction de l'appartenance à une identité culturelle. La recherche de l'entre-soi a pu orienter l'aménagement au sein d'un quartier particulier: les Italiens à la Belle de Mai, les Corses dans le vieux Marseille. Quant à la population nord-africaine, elle s'implantait de préférence autour de la Porte d'Aix. Lieu de garnis collectifs et de petits hôtels bon marché, le quartier convenait à une communauté composée presque exclusivement de célibataires. En revanche, les Arméniens qui avaient émigré en famille pour des raisons politiques, s'installèrent dans les appartements à proximité de la Gare. La deuxième génération qui s'est «déprolétarisée» grâce au petit commerce quitta les alentours du port et se déplaça progressivement vers la banlieue est de Saint Julien. Le nombre de dockers arméniens n'a cessé de diminuer.

Sociologie de l'adhésion

La cohabitation dans un même espace de la branche communiste du syndicalisme et d'ouvriers pauvres, souvent étrangers, relégués en marge du centre urbain suffit-elle à expliquer l'engagement sincère des dockers en faveur du syndicat? Les critères géographiques ne suffisent pas et il nous est nécessaire de mettre en avant des critères socio-politiques.

19) Catherine Brisse, *Le quartier du Panier*, 1981.

En entreprenant ces explications nous tentons d'éviter l'écueil d'une analyse qui réduit le pouvoir et l'autonomie de décision de l'acteur en envisageant, comme l'a fait Philippe Corcuff, l'absence de frontière étanche entre l'analyse sociologique et les ressources interprétatives utilisées par les acteurs²⁰⁾. Dans cet ensemble marqué par l'hétérogénéité, il n'existait pas de « mentalité docker » *a priori* qui rapprochait les dockers de leur syndicat. La démarche positive du docker à l'égard du groupe ne signifiait pas la sujétion de l'ouvrier à son groupe. Pour qu'une « culture » communiste prît forme dans le monde ouvrier, il était nécessaire que le collectivisme subi se transformât, petit à petit, en collectivisme réapproprié et volontaire²¹⁾.

Il existait, après la guerre, une capacité réelle des communistes à occuper le champ quotidien des milieux ouvriers. Les dockers qui répondaient à l'invitation communiste n'étaient plus les parias de la Résistance ou de l'exploitation du port par les forces d'occupation. Ils ne parlaient pas en leur nom propre mais au nom du groupe auquel ils adhéraient. La représentativité de ce groupe, son poids électoral et syndical atténuaient la « peur de s'attirer des ennuis »²²⁾.

La position de la C.G.T. était teintée de pragmatisme. Elle mettait, rétrospectivement, les demandes des ouvriers en conformité avec l'offre du programme communiste. En décembre 1946, par exemple, la C.G.T. protesta contre la politique coloniale de la France et l'exécution de sept Algériens ayant participé au soulèvement de Constantine. Afin d'attirer les ouvriers à participer à cette manifestation, le syndicat y inclut les questions salariales²³⁾.

L'occupation du terrain favorisait le rayonnement du syndicat. Des délégués syndicaux à l'embauche et sur les chantiers contrôlaient quotidiennement la légalité des opérations. Ils jouaient également le rôle de « régulateurs » qui corrigeaient les aléas de la profession. Le syndicat tentait de convaincre les habitués à laisser leur place à des dockers qui n'avaient pas travaillé pendant plusieurs jours mais qui étaient souvent présents à l'embauche²⁴⁾. Le recrutement particulier des dockers donnait lieu à un marchandage permanent, « sous la pression, des entreprises sont ainsi contraintes d'embaucher en surnombre des dockers diminués physiquement »²⁵⁾. Par conséquent, « l'adhésion au syndicat serait donc une façon d'insérer la profession »²⁶⁾.

20) Philippe Corcuff, "Éléments d'épistémologie ordinaire du syndicalisme", *Revue Française de Science Politique*, n° 19, 1991, pp. 515-535.

21) Olivier Schwartz, "Zones d'instabilité dans la culture ouvrière", in *Autrement: Ouvriers, ouvrières. Un continent morcelé et silencieux*, pp. 123-135.

22) Sur ce point, cf. l'article de Laurent Douzon, "L'entrée en Résistance", *Le Mouvement social*, n°180, juillet-septembre 1997, p. 9-20.

23) Alain Chenu, *Industrialisation, urbanisation et pratiques de classes: le cas des des ouvriers de la région marseillaise*, Thèse, Université de Toulouse-Le Mirail, 1981.

24) Robert Mencherini, in *Les grèves à Marseille, novembre-décembre 1947*.

25) Loïc Hilaire, *Dockers, corporatisme et changement*, p. 20.

26) Antoine Tomasi, *Nœuds et fluides. Organisation, acteurs, innovations: la manutention portuaire face aux mutations des transports*, Thèse, 1992.

Mais elle s'appuyait également sur un lien étroit qui unissait les ouvriers au syndicat. La C.G.T. et le parti valorisaient en permanence l'action des dockers. Ils mettaient en avant le poids du port de Marseille dans l'économie locale et insistaient sur l'importance stratégique de la manutention portuaire. En favorisant les secteurs liés à la reconstruction, l'Etat accrut le rôle des dockers et confirma leurs positions.

Comme le notait Tanguy Perron, «en acquérant un statut validant leur position clé dans une économie en pleine reconstruction, les dockers ont changé de stature»²⁷⁾. En effet, comme pour les mineurs, la propagande du parti et de la C.G.T. semblait vouloir créer délibérément une image nouvelle et valorisante des dockers. Ils effaçaient ainsi toutes les «légendes noires»²⁸⁾, les stéréotypes négatifs que leur profession traînait depuis le début du siècle, celle du docker insoumis, étranger, voleur, vagabond, alcoolique, fainéant, violent ou sale.

De plus, les luttes sociales, les grèves augmentaient la somme d'expériences partagées entre les ouvriers et leur syndicat. L'image positive «d'avant-garde» des dockers était renforcée. Ainsi, au cours du mois de novembre 1947, la C.G.T. prit en charge le ravitaillement de la population complètement paralysé par la grève. Le syndicat des dockers accepta de décharger les denrées périssables des bateaux à condition que les entrepreneurs de manutention fussent exclus du lieu de travail et que la rémunération fût versée au comité de grève. L'union départementale C.G.T. organisa le ravitaillement des grévistes et de leur famille à travers des soupes populaires qui étaient tenues un peu partout dans le département²⁹⁾.

L'isolement des communistes en 1947 les rapprocha encore plus de leur base. Exclus du gouvernement, ils pouvaient soutenir les aspirations immédiates des ouvriers longtemps masquées par la «bataille de la production». Ils appuyaient les mouvements contre les baisses du salaire réel. En outre, ils donnaient une portée symbolique à ces mouvements en leur assignant une légitimité nouvelle: ils utilisaient le prisme d'une vision globale du monde en deux camps afin de relier tous les problèmes entre eux. La faiblesse des salaires était interprétée comme la conséquence de «l'impérialisme américain» ou des milliards dépensés par la France pour la guerre d'Indochine.

L'alliance des dockers et des communistes s'articulait selon un schéma en trois séquences: le groupe des dockers exprimait ses revendications, le syndicat sélectionnait les propositions de la base qu'il pouvait défendre, le parti codifiait ces propositions, les intégrait à une cadre téléologique plus large et, finalement, les renvoyait à la base investies d'une dimension nouvelle. Les entretiens menés dans les années 1990 auprès de dockers retraités ayant travaillé sur le port entre 1945 et 1950 laissent peu de

27) Tanguy Perron, «Légendes noires et icônes rouges (ou l'image des dockers au coeur de la guerre froide)», in *Dockers de la Méditerranée à la mer du Nord*, p. 195.

28) Ibid.

29) Robert Mencherini, in *Les grèves à Marseille, novembre-décembre 1947*.

place au doute: les dockers croyaient à leurs propres mythes.

Les dockers et les Américains, une relation complexe

La relation des ouvriers du port avec les Américains a été pour le moins compliquée. Si, depuis l'été 1944, la France célébrait l'arrivée des soldats américains, l'image du pays «libérateur» était sérieusement écornée parmi les dockers. Les raids américains du 27 mai 1944 sur Marseille avaient détruit une partie des installations portuaires. D'une hauteur trop élevée pour assurer la précision des tirs, cette opération fut l'une des plus meurtrières que la France ait connu: 1750 personnes ont perdu la vie, 2760 furent blessées, plus de 1200 immeubles ont été détruits ou rendus inhabitables sans avoir pour autant réduit significativement les capacités ennemies. Le quotidien communiste clandestin «La Marseillaise» demanda que «cesse le massacre des innocents par l'armée américaine». Or, ces raids eurent lieu au lendemain d'une grande manifestation populaire des femmes en faveur d'un meilleur ravitaillement. Comme l'a souligné Alfred Pacini: «On en voulait terriblement à nos alliés, et certains d'entre nous ne pouvaient s'empêcher de voir dans ce bombardement des représailles contre l'esprit révolutionnaire de Marseille»³⁰⁾. Par conséquent, le contrôle du port par l'armée américaine n'a pas suscité d'enthousiasme particulier au sein des ouvriers du port. Les Américains restaient pour beaucoup les destructeurs de l'outillage portuaire: «Ils sont venus bombarder et à Marseille, il n'y avait aucune raison de bombarder»³¹⁾.

Cette rancœur n'a pas empêché, de la Libération à mars 1946, une coopération étroite entre les troupes américaines et le syndicat des dockers. Environ 8.000 soldats et 250 officiers américains travaillaient sur le port de Marseille³²⁾. L'activité portuaire était limitée au ravitaillement des troupes alliées. Des ouvriers, y compris ceux qui avaient travaillé pour l'Allemagne, étaient embauchés par les forces américaines et il n'y avait plus de chômage parmi la main-d'œuvre portuaire. La C.G.T. obtint une revalorisation salariale de l'ordre de 40 à 45%, en échange de quoi l'organisation syndicale soutenait la semaine de 48 heures et s'engageait à ne pas déclencher de grève³³⁾.

Cette situation renforça considérablement le pouvoir du syndicat des dockers. La C.G.T. pratiquait un double langage afin de ménager sa base ouvrière tout en conservant de bons rapports avec les autorités issues de la Libération. Officiellement, ses représentants veillaient à maintenir des relations cordiales avec l'armée américaine et affichaient leur volonté de collaborer à la reconstruction du port dans le cadre

30) Alfred Pacini, Dominique Pons, *Docker à Marseille*, 1996, p.37.

31) Entretien M.A., né en 1913, docker retraité.

32) Rapport de l'armée américaine au directeur du port de Marseille, 18 février 1947, A.D. 6 S 10/10.

33) Rapport de l'inspection du travail au préfet, 4 octobre 1944, A.D. 150 W 201. L'inspecteur du travail considérait que les 48 heures menaçaient de provoquer le chômage à terme dans la mesure où l'importation de matières premières était encore trop faible.

de « la bataille de la production » mais, en sous-main, anticipaient leur départ.

La reconquête du port par les syndicalistes communistes passait d'abord par une épuration des instances qui avaient collaboré avec l'occupant. Ainsi, le syndicat du port s'attaqua au directeur du port Peltier, « l'agent des trusts »³⁴⁾, qui « avait misé sur les deux tableaux en forçant sur le côté boche »³⁵⁾. Le directeur dut s'effacer sous la pression du syndicat et des organisations résistantes.

Ensuite, la C.G.T. se plaça en tant que force de canalisation des revendications ouvrières. Le commissaire de la République Raymond Aubrac, chargé de la gestion portuaire, sollicita le syndicat pour qu'il encourageât la hausse des rendements. En février 1945, le syndicat s'en prit aux « nouveaux dockers qui mettent la perturbation par leur action inconsidérée »³⁶⁾ et appela les « vieux dockers » à dénoncer ceux qui déclencheraient un mouvement sans l'aval du syndicat afin de montrer sa loyauté aux forces américaines.

Dans le même temps, les dirigeants syndicalistes se posèrent en défenseurs des dockers contre certaines dérives des Américains. Les « vacances américaines » duraient 10 heures au lieu des 8 heures réglementaires et des dockers subirent des brutalités des soldats américains ou étaient dans l'obligation de travailler en équipe avec des prisonniers de guerre allemands. Protégés par la convention de Genève, ces derniers étaient mieux traités que beaucoup de dockers marseillais et « se rendaient au travail en chantant » alors que les ouvriers marseillais manquaient de nourriture³⁷⁾. Un rapport de la C.G.T. a fait état d'une ration calorique journalière de 1965 pour les hommes et de 1.554 pour les femmes en février 1945 dans le département des Bouches du Rhône, « alors que la ration type est de 2.400 »³⁸⁾.

Au printemps 1945, lorsque le trafic commercial reprit, le syndicat, les entrepreneurs et la Chambre de commerce avaient tous conscience que les ouvriers allaient devenir rapidement trop nombreux par rapport au volume de travail offert sur les quais. L'effort de guerre touchait à sa fin. Un rapport de juin faisait état de 900 dockers par jour refoulés à l'embauche³⁹⁾.

Au fur et à mesure que l'activité locale reprenait, les délégués de la C.G.T. procédèrent à la sélection discrète de dockers professionnels qui étaient acquis au syndicat et qui pérenniseraient la puissance de l'organisation dans l'enceinte portuaire. Ils les placèrent chez les entrepreneurs marseillais et ne laissèrent aux Américains que la main-d'œuvre la moins qualifiée et aux rendements plus faibles. Ainsi, la C.G.T. entama une vaste procédure de sélection des futurs titulaires de la carte professionnelle.

34) Lettre de la section syndicale des ports et docks de Caronte au commissaire de la République, 23 décembre 1944, A.D. 149 W 197.

35) Résolution du comité de Libération du port de Marseille, 20 décembre 1944, A.D. 149 W 197.

36) Robert Mencherini, *L'Union Départementale C.G.T. des Bouches du Rhône*, p. 125.

37) Rapport de la conférence interalliée, le 13 octobre 1944, A.D. 113 W 101.

38) Union départementale des syndicats ouvriers des Bouches du Rhône, "La voix de la Renaissance". Rapport de Lucien Molino, secrétaire départemental de la C.G.T. à la Conférence régionale économique et industrielle, le 14 février 1945.

39) Rapport de l'inspection du travail au services des affaires économique du commissariat régional, le 20 juin 1945, A.D. 150 W 201.

L'argument affiché du syndicat était celui de la priorité donnée aux dockers de métier: « Un docker c'est un docker. Un métallurgiste qui quittait sa boîte pour venir travailler, ce n'était pas un docker »⁴⁰⁾. Le représentant du syndicat des dockers, Victor Gagnaire, voulait fixer au plus vite les professionnels « pour qu'il n'y ait plus de dockers qui se rendent à l'embauche sans être certains de trouver du travail »⁴¹⁾.

La carte professionnelle et la corporatisation

Les années d'après guerre ont donc été un moment favorable dans l'élaboration du statut juridique des dockers. On peut considérer que toutes les conditions de la mise en place de la nouvelle carte professionnelle étaient réunies. Pour la première fois, un consensus était possible entre l'ensemble des partenaires sociaux. Même après l'exclusion des ministres communistes, le gouvernement poursuivait la politique du ministre du Travail Ambroise Croizat. Elle consistait, d'un côté, à mettre sur pied un système de sécurité sociale qui protégeait l'ensemble de la population. De l'autre, elle récompensait des ouvriers qui s'étaient engagés dans la Résistance puis dans la reconstruction et le productivisme à la Libération. Enfin, elle unifiait les conventions collectives dans un sens favorable aux travailleurs, afin de limiter les conflits du travail. Outre les dockers, les cheminots, les marins, les ouvriers du livre, les mineurs ont négocié un statut favorable par rapport à celui de l'ensemble des salariés, ce que Denis Segrestin a appelé un « système professionnel fermé ».

Pour le patronat portuaire, la mise en place du statut professionnel était un moindre mal. Le maintien d'une armée de réserve et le dogme de la « liberté du travail » ne tenaient plus dès lors que les entrepreneurs de manutention avaient perdu le contrôle des procédures d'embauche au profit de l'armée américaine et du syndicat des dockers. Aussi, les entrepreneurs espéraient que la carte professionnelle assurerait la stabilité du personnel, éliminerait les ouvriers de passage attirés par des rémunérations plus élevées sur le port. Par conséquent, après avoir été considéré comme un obstacle au rendement, le statut professionnel devenait une garantie de la reprise des activités commerciales. Elle devait également permettre, après le départ de l'armée américaine, de reprendre le contrôle du choix des ouvriers dont le patronat avait été progressivement dessaisi et offrait certaines garanties contre les vols de marchandises sur les quais, contre les fraudes au chômage ou à l'accident du travail, contre l'entrée dans l'enceinte portuaire d'une population jugée indésirable. Enfin, alors que les entrepreneurs envisageaient une orientation vers des opérations de manutention de plus en plus mécanisées, ils avaient besoin de dockers mieux formés, plus stables, plus qualifiés et toujours disponibles.

Pour le syndicat des dockers, la carte professionnelle était clairement une victoire qui symbolisait

40) Entretien, Lucien Molino.

41) Rapport au préfet, le 8 juillet 1945, A.D. 150 W 201.

concrètement les fruits d'une lutte en plusieurs phases. Dans un premier temps, l'engagement productiviste de la « bataille de la production » avait permis de compter les troupes qui adhéraient aux consignes communistes et d'éliminer les opposants et les récalcitrants. Cet engagement patriotique « désintéressé » permettait au syndicat des dockers de négocier l'amélioration des conditions de travail des ouvriers dans une position de force. La loi du 6 septembre 1947 a permis à la C.G.T. de procéder légalement à une sélection des dockers titulaires de la carte professionnelle. Le syndicat des ouvriers pouvait ainsi reposer sur un groupe politiquement homogène et loyal. Il épurait la profession des anciens collaborateurs, des éléments non communistes et devenait un interlocuteur incontournable de la négociation collective sur les salaires et l'organisation du travail. L'image de la profession a profondément changé. Après avoir été, pendant plus de 50 ans, « un homme qui travaille durement pour la seule raison qu'il n'a rien à faire »⁴²⁾, le docker entama un « processus de démarginalisation »⁴³⁾ c'est-à-dire une reconnaissance de son métier à part entière.

Le rôle de la loi était de distinguer clairement les dockers professionnels en leur attribuant une carte. Désormais, l'ouvrier ne pouvait pénétrer dans l'enceinte portuaire, « à l'intérieur du domaine public maritime », s'il ne possédait la carte professionnelle. La possession de cette carte obligeait le docker à se rendre régulièrement à l'embauche et devait l'empêcher, théoriquement, de chercher du travail dans d'autres secteurs d'activités.

Le porteur de la carte bénéficiait d'une « priorité absolue d'embauche » sur les ouvriers occasionnels. On ne pouvait faire appel à ces derniers qu'en cas « d'insuffisance du nombre de dockers professionnels ». Les dockers professionnels qui n'étaient pas engagés malgré une présence régulière à l'embauche devaient se faire pointer. Chaque vacation chômée entraînait le paiement d'une indemnité de garantie pour le docker. Ce droit était supprimé lorsque le docker refusait le travail qui lui était proposé ou qu'il exerçait une autre activité professionnelle. L'indemnité de chômage correspondait à environ 40% du salaire d'une journée de 8 heures. Le bureau central de la main-d'oeuvre (B.C.M.O.) était chargé de l'organisation générale et du contrôle de l'embauche dans les ports. Il fixait le nombre de dockers nécessaires, les identifiait, les classifiait. Il répartissait numériquement le travail entre les ouvriers.

La loi de 1947 et son application ont érigé le groupe des dockers en corporation en ce sens que, comme le précisait Denis Segrestin, « l'existence d'un statut collectif garantissait des avantages dérogatoires à la condition générale des salariés »⁴⁴⁾. A ce titre, il faisait figure d'exemple dans d'autres professions. Les avantages inhérents au statut de 1947 avaient promu à un rôle envié une profession qui était au bas de la

42) Albert Londres, *Marseille, Porte du Sud*, 1927.

43) D. Bleitrach, A. Chenu, *L'usine et la vie. Lutttes régionales: Marseille et Fos*, 1979, p. 145.

44) Denis Segrestin, *Le phénomène corporatiste. Essai sur l'avenir des systèmes professionnels fermés en France*, 1985, p. 10

hiérarchie ouvrière⁴⁵⁾ et permirent, pour la première fois, de développer des oeuvres sociales en dehors de l'enceinte portuaire. Ainsi, les dockers acquirent le domaine de Chibron, dans le Var. Lieu hautement symbolique puisqu'il avait été un camp militaire de concentration de prisonniers pendant la guerre dans lequel plusieurs syndicalistes communistes avaient été internés avant d'être déportés. Avec l'aide financière des entrepreneurs, le syndicat y aménagea une maison de repos pour les dockers malades et accidentés et une colonie de vacances pour les enfants de dockers. Patrons et ouvriers étaient d'accord sur la réussite de cette initiative⁴⁶⁾. Par ailleurs, le syndicat annonça en 1948 la mise en place d'une coopérative de consommation et d'habillement au profit des marins et dockers, située place de la Joliette.

Du local au global

Il est probable que la lectrice ou le lecteur au fait de l'historiographie ouvrière française ait trouvé dans les pages qui précèdent des analogies avec d'autres groupes ouvriers au cours de cette période que Gérard Noiriel a appelée « la génération singulière »⁴⁷⁾. Entre 1930 et 1950, d'autres groupes ont suivi, schématiquement, le même processus: conditions de travail difficiles, relégation à l'extérieur de la ville, forte proportion de travailleurs étrangers, présence des communistes, syndicalisme comme moyen d'intégration sociale, lieux de sociabilité populaire et, finalement, obtention d'avantages et amélioration des conditions de vie. La spécificité des dockers émane, sans doute, du caractère stratégique que représente le port de Marseille au moment de la Libération puis au début des guerres coloniales. Mais, surtout, elle vient de la capacité des acteurs à globaliser à l'échelle du monde des intérêts catégoriels locaux.

Au niveau local, du fait de la puissance syndicale, la carte professionnelle qui avait suscité tant d'espoirs laissa les autorités et le patronat perplexes. Le préfet des Bouches-du-Rhône souligna en 1949: « Sous l'influence des facteurs politiques de l'époque (1947-1948) et notamment d'un syndicalisme puissant et homogène, entièrement aux mains du parti communiste, les garanties de salaires et de stabilité sont devenues de véritables privilèges et la corporation des dockers une sorte de féodalité »⁴⁸⁾. Quant aux entrepreneurs qui avaient soutenu le statut, au point de financer des oeuvres sociales, ils pensaient qu'il reprendraient la main sur les procédures d'embauche et l'organisation du travail. Il déchantèrent très vite. Selon Arnaud, le président du syndicat des entrepreneurs de manutention, « ce régime ménage la médiocrité, favorise le laisser-aller et décourage l'initiative »⁴⁹⁾. Lors d'un entretien, un cadre de la manutention

45) Gérard Noiriel, *Les ouvriers dans la société française*, 1988, p. 199.

46) Rapport au préfet, 19 janvier 1949, A.D. 148 W 387.

47) Gérard Noiriel, *Les ouvriers dans la société française*, 1988, op. cit.

48) Lettre du préfet au ministre de l'intérieur, 17 décembre 1949, A.D. 148 W 329.

49) Lettre du président Arnaud du syndicat des entrepreneurs de manutention au directeur du port, le 1er octobre 1948. Archives CCIM. M.R. 5.6.1.7.0./0.1.

portuaire a confirmé ces points de vue: « Vous ne pouvez pas utiliser de main-d'œuvre extérieure sauf dans les circonstances où la totalité de la main-d'œuvre locale était utilisée. C'est-à-dire que, par principe, on est obligés d'utiliser les dockers »⁵⁰⁾.

Les entrepreneurs de manutention furent pris à leur propre piège. Ils avaient utilisé le syndicat communiste pour encourager l'engagement productiviste dans la reconstruction du port, pour sélectionner à leur profit la main-d'œuvre la plus qualifiée, pour reprendre leurs activités dans un port contrôlé par l'armée américaine, pour éliminer du port les éléments indésirables ou pour renvoyer les occasionnels qui quittaient leurs usines pour faire des vacances plus rémunératrices. Or, dans le contexte géopolitique de 1947, ces alliés d'hier étaient devenus des ennemis.

Les communistes avaient bel et bien pris le contrôle du port de Marseille. Comme l'a souligné Lucien Molino, l'exemple typique du syndicaliste à la « double casquette » de représentant des travailleurs et de militant communiste: « Quand les dockers luttèrent, le parti communiste était avec nous, quand on faisait des interventions, ils venaient avec nous, c'est-à-dire qu'on était un peu jumelés dans l'action »⁵¹⁾. Cette mainmise inquiétait les services secrets américains qui voulaient réduire l'influence des communistes à travers la promotion de branches syndicales opposées à la C. G. T.

Dès 1944, l'American Federation of Labour (A.F.L.), la centrale syndicale la plus conservatrice, fit part de ses vœux d'exercer une mainmise sur le syndicalisme européen dans le but de construire un syndicalisme « libre et démocratique » qui échapperait à l'influence de l'Union soviétique⁵²⁾. À partir de 1946, l'A.F.L. s'implanta en Europe. Elle soutint des comités d'action syndicalistes en Angleterre, en Suisse, en Belgique et en France et leur accordait des prêts « qui n'appelaient pas à un remboursement »⁵³⁾.

Parmi les cibles prioritaires des Américains figurait la Fédération Syndicale Mondiale (F.S.M.) dont le siège était à Paris depuis 1945. Au départ, la F.S.M. réunit la plupart des courants syndicalistes mondiaux opposés au fascisme. Staline et Roosevelt y étaient favorables sans autre but que d'atteindre les objectifs de la Charte des Nations Unies. Toutefois, sous l'influence de l'Union soviétique et des pays aspirant à l'indépendance, l'Inde, le Vietnam, l'Indonésie, la F.S.M. s'orienta vers le syndicalisme communiste et anticolonialiste. La section C. G. T. des ports et docks en fut l'un des fers de lance.

La politique américaine menée contre la F.S.M. avait peu d'écho dans les milieux ouvriers français du fait du prestige des communistes pour leur rôle dans la Résistance et de leur implantation dans les quartiers ouvriers. Toutefois, Irving Brown, le représentant de l'A.F.L. en France, escomptait un revirement des ouvriers lassés par la « bataille de la production ». En plus de sa fonction syndicale, il

50) Entretien Paul Fabre, cadre de la SOMOTRANS, société de manutention.

51) Entretien, Lucien Molino.

52) Annie Lacroix-Riz, "Autour d'Irving Brown: l'A.F.L., le Free Trade Union Committee, le Département d'Etat et la scission syndicale française (1944-1947)", *Le Mouvement social*, n°151, avril-juin 1990, p. 79-118.

53) Alain Bergounioux, *Force Ouvrière*, 1982.

menait à partir de 1945 des missions pour l'Office of Strategic Services (O.S.S.)⁵⁴. Son rôle consistait d'abord à récolter des renseignements sur les mouvements communistes puis de les affaiblir.

La tactique américaine consistait à chercher des alliés sur place. Brown prit contact avec des communistes dissidents, des trotskistes qui luttèrent contre la soumission des communistes à Staline, des exclus pour fait de collaboration ou encore des fédérations syndicales socialistes opposées à la mainmise communiste sur les syndicats. L'obtention de fonds, via l'ambassade américaine, dynamisa le mouvement syndical anticommuniste. De nouveaux militants plus jeunes et plus motivés rejoignirent le mouvement et bénéficiaient des mannes financières américaines. Des tracts, des journaux ouvertement scissionnistes commencèrent à circuler au sein de la C.G.T. en 1946.

En visite à Marseille, Irving Brown prit clairement position contre le Parti et la tendance communiste de la C.G.T. Mais son action était trop voyante. Lucien Molino souligna à ce propos: «au Comité Confédéral National (...) cinq secrétaires nous accusaient: 'l'empire communiste, le chef d'orchestre communiste...' Et finalement ils ont démissionné de la C.G.T. Mais sur ordre de qui ? Un seul exemple: ils sont partis sans machines, sans voitures, sans secrétaires, ils sont partis nus et crus de la C.G.T. Huit jours après, ils avaient l'appartement, une maison de six étages, des voitures, des secrétaires et tout ce qu'il fallait pour travailler. Ça, c'est Irving Brown qui a donné l'argent en venant à Marseille pour soi-disant développer les syndicats libres contre la C.G.T. et les communistes»⁵⁵.

Pourtant, certains secteurs demeuraient absolument rétifs à tout financement américain. Parmi eux, les ouvriers du bâtiment, les dockers et les marins furent les adversaires les plus acharnés de l'action coalisée franco-américaine. La distribution généreuse de fonds ne pouvait suffire à convaincre la majorité des délégués syndicaux. Les communistes gardaient la maîtrise de ces secteurs. L'ambassadeur des Etats Unis à Paris lui-même le reconnut⁵⁶. Vu de la fédération des ports et docks, l'action de l'Américain Irving Brown pour créer un mouvement anti-C.G.T. sur le port n'a fait qu'amplifier l'amalgame entre les ennemis du syndicat. Censé instaurer une alternative à la C.G.T., tout juste put-il conforter l'opinion des anticommunistes convaincus. D'abord syndicalistes réformistes sincères, les recrues de l'agent de la C.I.A. devenaient de plus en plus douteuses: gangsters, vichystes épurés, tout type de main-d'oeuvre qui, selon lui, était moins grave que la mainmise communiste.

«Eux» et «nous»

A partir de septembre 1947, les communistes français firent leur autocritique et abandonnèrent la

54) L'O.S.S. fut remplacé par la Central Intelligence Agency (C.I.A.) en janvier 1946.

55) Entretien, Lucien Molino.

56) Annie Lacroix-Riz, op. cit.

«bataille de la production». Dans un contexte d'inflation et d'appauvrissement des ouvriers, dont le revenu était retombé au niveau de vie de 1940, ils prirent en compte les revendications immédiates des travailleurs pour contrer les syndicalistes scissionnistes. La stratégie de ces derniers était de se poser en défenseurs des attentes immédiates des travailleurs sur les salaires, de refuser d'exercer des responsabilités dans l'organisation du travail et de désigner les communistes comme les partisans d'une vision du monde «politisée». Les faits leur donnaient raison: les schémas de politique étrangère à l'origine de la guerre froide furent reproduits à l'échelon local.

En effet, six mois après «la doctrine Truman», du nom du président américain, qui consistait à limiter l'influence du communisme, vint la «doctrine Jdanov», du nom du troisième secrétaire du Parti communiste de l'Union soviétique. Cette idéologie divisait le monde en deux camps: les «impérialistes» menés par les Américains et dont, pour les soviétiques, le gouvernement français faisait partie, et les «pacifistes» menés par l'U.R.S.S.

Fidèle à ces idées, la C.G.T. élaborait une vision du monde qui polarisait à l'extrême l'environnement quotidien. Le syndicat diabolisait le mouvement réformiste parmi les dockers en l'assimilant à une émanation du «parti américain», à des «jaunes» ou à des «gangsters» alliés à la haute bourgeoisie locale et aux socialistes.

Cette doctrine prit, sur le port Marseille, une coloration particulière. D'abord, lors des élections municipales d'octobre 1947, les socialistes refusèrent d'apporter leur soutien au maire sortant, le communiste Jean Cristofol. Issu d'une famille pauvre, résidant dans le quartier de la Belle de Mai, Cristofol connaissait très bien le monde portuaire et était populaire sur les quais. Proche de Victor Gagnaire, Catalan comme lui, ils avaient mobilisé ensemble les dockers de Marseille en 1937 pour soutenir les républicains espagnols contre l'avancée de Franco.

À la suite de l'élection candidat gaulliste Michel Carlini, l'attitude des socialistes fut considérée comme une «trahison» et les communistes commencèrent à les lier au «parti américain». Cet amalgame n'était pas dénué de fondements. Si l'on en croit Alfred Mc Coy, le parti socialiste a reçu environ un million de dollars par an versés par la C.I.A. pour consolider sa base électorale et réduire l'influence communiste dans les milieux ouvriers⁵⁷⁾.

Ensuite, les grèves de novembre et décembre 1947 à Marseille, ont illustré ce nouveau rôle qui échet aux dockers dans la stratégie communiste. Au départ, les arrêts de travail avaient pour cause la hausse du prix du tramway. L'opposition à cette augmentation était une occasion opportune pour manifester l'opposition au nouveau maire et au gaullisme. En raison de l'étendue de l'agglomération marseillaise, le tramway demeurait le moyen de déplacement le plus commun pour les ouvriers, notamment dans les quartiers

57) Alfred Mc Coy, *La politique de l'héroïne en Asie du Sud-Est*, 1980, p.58.

nord éloignés du centre d'embauche. De Marseille, la grève générale s'étendit à tout le pays. Les journaux alimentaient les rumeurs d'un complot insurrectionnel communiste.

Pendant les grèves, le syndicat des dockers assura l'organisation de repas pour les grévistes. Il prit des contacts avec les agriculteurs de la région pour assurer le ravitaillement des ouvriers et de leur famille. La préfecture procéda à des ordres de réquisitions de personnel sur le port. Les occasionnels qui avaient été refoulés par le processus de sélection des cartes professionnelles espéraient tenir leur revanche. Lucien Molino dénonça la constitution d'équipes de travail composées de confédérés exclus de la C.G.T. Le Parti communiste qui n'était plus représenté ni au gouvernement ni à la mairie était affaibli. Aussi, il utilisa pendant la guerre froide l'action de la C.G.T. comme « corps de bataille de harcèlement et de débordement » pour reprendre l'expression de Georges Lavau⁵⁸⁾. Et plaçait les dockers de Marseille à l'avant de toutes les luttes.

Enfin, la « question coloniale » était plus aiguë à Marseille. C'est du port phocéen qu'embarquaient les soldats envoyés pour la guerre d'Indochine. Lucien Molino nous avait confié, ce que les archives n'ont pas confirmé, qu'il existait depuis 1946 des projets des indépendantistes vietnamiens d'utiliser les dockers marseillais pour retarder l'acheminement d'armes vers l'Indochine pour affaiblir l'armée coloniale. Ce qui est certain est que, à partir de 1947, les dockers étaient confrontés à la réalité d'une guerre en débarquant les cercueils et les blessés et en voyant partir les soldats: « quand le Pasteur entrait, il était obligé de mettre des barreaux aux hublots, sinon les soldats se jetaient à la mer »⁵⁹⁾.

L'année 1948 confirma largement la « politisation » des dockers marseillais. Après avoir perdu à l'échelle nationale une part de son crédit en raison de l'échec des grèves de 1947, la C.G.T. invita les ouvriers à faire une « pause » dans le mouvement social. Elle incita, le cas échéant, à procéder à des grèves perlées mais il fallait éviter absolument une grève générale très coûteuse pour le syndicat⁶⁰⁾. Le délégué syndical demanda aux ouvriers de s'en tenir exclusivement aux questions d'impôts, de tarifs des tramways et de salaire⁶¹⁾.

Il est vrai que la C.G.T. du département des Bouches du Rhône enregistra une perte de 50.000 membres en 1948. Cette hémorragie provenait de la vitalité des scissionnistes de Force ouvrière (F.O.) dans plusieurs secteurs d'activité, notamment les services publics qui n'avaient pas suivi les communistes en novembre 1947.

Aussi, plutôt que de recourir à la solution aventureuse de la grève générale interprofessionnelle, les dirigeants de la C.G.T. investirent leur confiance dans deux groupes « sûrs »: les mineurs et les dockers.

58) Georges Lavau, « Le recul du P.C.F.: péripétie ou déclin historique? », *Le débat*, n°16, novembre 1981, p. 79

59) Entretien, docker retraité. Le *Pasteur* était un cargo mixte qui effectuait le trajet Marseille-Saïgon et qui transportait les militaires français.

60) Conseil syndical de la Fédération des dockers de France du 1er juillet 1948, rapport au préfet, 3 juillet 1948, A.D. 148 W 382.

61) Lettre d'Albert Brachet au préfet, 16 août 1948, A.D. 148 W 367.

Dans un contexte de bipolarisation internationale, les syndicats des dockers de la Fédération Syndicale Mondiale multiplièrent les actions ou les grèves dites de solidarité. En octobre 1948, les ouvriers italiens refusèrent de débarquer les marchandises d'un bateau dérouté du port de Marseille vers le port de Gênes⁶².

Ce nouvel élan de solidarité se manifesta également à l'égard de l'empire colonial. Les dockers de Marseille se mirent en grève pour soutenir les travailleurs algériens et tunisiens qui essayaient d'obtenir le même régime de travail que celui de métropole. Ils refusèrent d'effectuer les manutentions sur les bateaux en relation avec l'Algérie et la Tunisie, à l'exception des bagages et de la poste. Les entrepreneurs phocéens firent appel à des occasionnels, mais ceux-ci, sous la pression du syndicat, refusèrent l'embauche pour se substituer aux ouvriers titulaires⁶³.

Cependant, malgré l'emprise du syndicat, celui-ci ne parvenait plus à imposer la grève en novembre à l'ensemble de la profession. Les entrepreneurs étaient mieux organisés et disposaient par des biais divers (armée, non grévistes, personnel ouvrier non docker) de 50 à 75% des quotas de main-d'œuvre embauchée habituellement.

Les mouvements de 1948 ont été très différents de ceux 1947 dans le sens où ils avaient perdu tout leur caractère spontané. Le syndicat faisait en sorte que toute protestation prît avant tout un caractère politique: internationalisme prolétarien, pacifisme, solidarité de classe, anticolonialisme. C'est la raison pour laquelle les ouvriers ne suivirent pas toujours les consignes. On ne peut pour autant conclure d'une victoire du syndicalisme anticommuniste. L'action d'Irving Brown n'a certainement pas eu les effets attendus à Marseille. Elle a certes renforcé le parti socialiste local qui a bénéficié de la manne financière américaine. Mais la C.G.T. communiste est restée dominante sur le port. «L'organisme efficace mais purement artificiel, constitué de pièces étrangères à la corporation, s'effondra dès que les dollars firent défaut»⁶⁴.

En conclusion, on peut considérer la «politisation» des grèves au moment de la guerre froide sous deux angles. D'un point de vue conjoncturel, elle a marqué une crise temporaire de la représentation syndicale communiste. Avec la menace de remplacement de professionnels par des occasionnels et la répression des pouvoirs publics, les leaders syndicaux étaient dans l'obligation d'éviter des grèves longues. De plus, la situation financière du syndicat était, au début de l'année 1949, «catastrophique»: «les ouvriers n'écoutent plus le syndicat par crainte du chômage et les délégués ne veulent plus renou-

62) Lettre du syndicat des ports et docks au directeur du port, le 15 octobre. Archives CCIM. M.R. 5.6.1.7.0./0.1.

63) Compte rendu de l'activité du port de Marseille pendant les mois d'octobre et novembre 1948. Archives CCIM. M.R. 5.6.1.7.0./0.2.

64) Annie Lacroix-Riz, op. cit., p. 128.

veler leur mandat»⁶⁵⁾.

D'un point de vue structurel, la vague de grèves de 1948 a accéléré la consolidation d'une corporation des dockers à Marseille. Elle a achevé le «tri» dans la profession entre ceux qui acceptaient de suivre la ligne imposée par les communistes et ceux qui s'éloignaient des consignes de la C. G. T. Pour le syndicat des dockers, l'orientation politique des mouvements sociaux a constitué un subtil paravent à la cristallisation des valeurs d'un groupe ouvrier créé juridiquement par le statut professionnel, même si sur le terrain, les slogans politiques n'étaient pas toujours compris.

Le métier de docker entraînait dans sa troisième phase d'après-guerre. La première avait été celle de l'engagement patriotique qui avait permis la négociation d'un statut dans de bonnes conditions. La deuxième était celle de la récompense avec pour corollaire l'obtention d'une carte professionnelle qui identifiait de manière stricte les ouvriers titulaires. La troisième fut celle de la corporatisation: la transformation du métier de docker en groupe professionnel fermé.

La corporatisation des dockers s'est manifestée de diverses façons. L'intervention et le contrôle de plus en plus manifestes de la C. G. T. à l'embauche, la dénonciation des non-grévistes renforcèrent le processus de sélection des dockers professionnels et syndiqués au détriment des dockers de complément. Moins engagés dans le mouvement ouvrier, ceux-ci remplaçaient les titulaires en cas de grève et étaient condamnés à subir la répression syndicale. Aussi, les bénéfices des actions profitèrent avant tout à ceux qui avaient suivi la C. G. T. En 1947 et 1948, les «jaunes» ne retirèrent aucune satisfaction de leur fidélité aux entrepreneurs de manutention.

La corporation s'exprima également dans la structuration de la représentation syndicale. Malgré les échecs partiels des actions de 1948, on en vint à confondre à la fin de l'année les ouvriers avec leur fédération. Pour les entrepreneurs, tout signe d'insatisfaction devenait une «grève» et justifiait les mesures d'exception, les réquisitions, l'envoi de la troupe, etc. Beaucoup d'entre eux pensaient que la modernisation de l'outillage portuaire pour réduire la main-d'oeuvre était devenue la seule issue.

Aussi, au moment des événements nationaux et internationaux liés à la guerre froide, le contrat tacite qui existait entre les dockers et les communistes depuis la loi de septembre 1947 fut à nouveau renforcé. Les dockers devinrent une force de mobilisation au service des communistes. Ils reçurent en échange des satisfactions matérielles sous forme de temps de travail, de salaires et de primes.

Mais ils obtenaient également des satisfactions symboliques: les communistes s'efforçaient de changer l'image des dockers dans l'opinion publique en les plaçant à l'avant-garde de la lutte ouvrière, en faisant d'eux des porte-drapeau (au sens propre comme au sens figuré). Après avoir alimenté les légendes noires d'un sous-prolétariat urbain constitué d'ouvriers célibataires, étrangers, misérables ou repris de justice

65) Rapport au préfet, 20 janvier 1949, A. D. 148 W 387

vendant leurs bras à la journée, le docker commença à nourrir les fantasmes populistes.

De «mal nécessaire» pour l'obtention d'avantages, la pratique de la lutte collective devenait une nouvelle éthique de vie. Seule l'action permettait de resserrer les liens de communauté. La corporation naquit sur le papier mais il lui fallait générer une histoire, créer des coutumes en commun, élaborer de nouveaux mythes. L'opposition à la guerre d'Indochine à partir de 1949 fut l'occasion de créer une histoire mythique des dockers internationalistes et anticolonialistes.

Bibliographie

Alain Bergounioux, *Force Ouvrière*, Paris, P.U.F., coll. «Que sais-je ?» 1982.

Danielle Bleitrach et Alain Chenu, *L'usine et la vie: Lutttes régionales: Marseille et Fos*, Paris, La Découverte, coll. «Lutttes sociales», 1979.

Catherine Brisse, *Le quartier du panier*, Monographie dactylographiée, Marseille, 1981.

Jean-Claude. Chamboredon, Madeleine Lemaire, "Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement", *Revue française de sociologie*, n°1, 1970, p.3-33.

Alain Chenu, *Industrialisation, urbanisation et pratiques de classe. le cas des ouvriers de la région marseillaise*. Thèse, Université de Toulouse-Le Mirail, 1981.

Philippe Corcuff, "Elements d'épistémologie ordinaire du syndicalisme", *Revue Française de Science Politique*, n° 19, 1991, pp.515-535.

André Donzel, Jean Claude Garnier, *Des lieux à histoire. Marseille, quartiers nord*, Marseille, CNRS, 1988.

Laurent Douzon, "L'entrée en Résistance", *Le Mouvement social*, n°180, juillet-septembre 1997, p.9-20.

Michel Dreyfus, "L'action de la C.G.I.L. dans l'émigration italienne en France depuis 1945: l'Instituto Nazionale Confederale di Assistenza (I.N.C.A.)", in Antonio Bechelloni, Michel Dreyfus et Pierre Milza, *L'intégration italienne en France. Un siècle de présence italienne dans trois régions françaises (1880-1980)*, Bruxelles, Éditions Complexe, 1995.

Michel Hastings, "Identité culturelle locale et politique festive communiste, Halluin la Rouge, 1920-1934", *Le Mouvement social*, n°139, avril-juin 1987, p.7-25.

Loïc Hilaire, *Dockers, corporatisme et changement*, Paris, Le Moniteur, 1993.

Reinhart Koselleck, "Champ d'expérience et horizon d'attente: deux catégories historiques" in *Le futur passé. Contribution à la sémantique des temps historiques*, p.307-329, Paris, Éditions EHESS, 1990.

Annie Lacroix-Riz, "Autour d'Irving Brown: l'A.F.L., le Free Trade Union Committee, le Département d'Etat et la scission syndicale française (1944-1947)", *Le Mouvement social*, n°151, avril-juin 1990, p.79-118.

Georges Lavau, "Le recul du P.C.F.: péripétie ou déclin historique?", *Le débat*, n°16, novembre 1981.

Roger Linet, C.G.T., *Lendemain de guerre, 1944-1947*, Paris, Fayard, 1995.

Jacques Loew, *Les dockers de Marseille. Analyse type d'un complexe*, Marseille, Économie et humanisme, 1945.

Albert Londres, *Marseille, Porte du Sud*, Paris, Éditions de France, 1927

Alfred Mc Coy, *La politique de l'héroïne en Asie du Sud-Est*, Paris, Flammarion, 1980.

Robert Mencherini, *L'Union Départementale C.G.T. des Bouches du Rhône*, Thèse, Université de Provence, 1984.

Robert Mencherini, «Les grèves de novembre-décembre 1947», *Bulletin de Promemo*, n°6, mai 2007, p.3-8.

Gérard Noiriel, *Les ouvriers dans la société française*, Paris, Seuil, 1988

Gérard Noiriel, *Une histoire populaire de la France. De la guerre de Cent ans à nos jours*, Marseille, Agone, 2018.

Alfred Pacini, Dominique Pons, *Docker à Marseille*, Paris, Récits de vie Payot, 1996.

Tanguy Perron, «Légendes noires et icônes rouges (ou l'image des dockers au coeur de la guerre froide)», in *Dockers de la Méditerranée à la mer du Nord*, p. 195, Aix-en-Provence, Edisud, 1999.

Marcel Roncayolo, «Une croissance non maîtrisée», in Georges Duby (dir.), *Histoire de la France urbaine, Tome 4, La ville de l'âge industriel, le cycle haussmanien* (volume dirigé par Maurice Agulhon), Paris, Seuil, 1984, pp. 119-133.

Abdelamek Sayad, Jean-Jacques Jordi, Emile Temime, *Migrations. Histoire des migrations à Marseille. Tome 4. Le choc de la décolonisation (1945-1990)*, Aix-en-Provence, Edisud, 1991.

Olivier Schwartz, «Zones d'instabilité dans la culture ouvrière», in *Autrement: Ouvriers, ouvrières. Un continent morcelé et silencieux*, n° 126, janvier 1992, pp. 123-135.

Denis Segrestin, *Le phénomène corporatiste. Essai sur l'avenir des systèmes professionnels fermés en France*, Paris, Fayard, 1985.

Edward P. Thompson, *Customs in Common: Studies in Traditional Popular Culture*, New York, The New Press, 1993.

Antoine Tomasi, *Nœuds et fluides. Organisation, acteurs, innovations: la manutention portuaire face aux mutations des transports*, Thèse, Université d'Aix-en-Provence, 1992.

Archives

Archives de la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Marseille Provence (CCIM):

-série M.R.: 1801-2006 - Voies et moyens de communication.

Archives départementales des Bouches-du-Rhône (A. D.):

- dossier 113 w 101, Main d'oeuvre et salaires: Main-d'oeuvre fournie aux alliés (1944-1946).
- dossier 148 w 329, Chambre de commerce. Travail et main d'oeuvre: statistiques du bureau central de la main-d'oeuvre (1948-1953).
- dossier 148 w 367, Grèves générales: mouvements sociaux, réquisition de troupe et de personnel (1948-1951).
- dossier 148 w 382, Travail et conflits sociaux. Dockers: Renseignements Généraux, surveillance des quais, revendications (1948-1950).
- dossier 148 w 387, Travail et conflits sociaux. Marine marchande: conflits et grèves des marins et dockers (1948-1949).
- dossier 149 W 197, Port de Marseille. Travaux publics et équipement (1944-1946).
- dossier 150 W 201, Conflits sociaux: rapports des Renseignements Généraux sur la situation de l'emploi et des salaires (1944-1947).
- dossier 168 j 50, Vie du syndicat: Maladies et accidents du travail (1933-1965).
- dossier 6 s 10/10, Rapports de l'armée américaine au directeur du port de Marseille (1947).

Archives de l'Institut d'Histoire Sociale C. G. T. des Bouches-du-Rhône (I. H. S.-C. G. T. 13)**Entretiens**

Lucien Molino (1907-2000), Responsable des convois de solidarité en faveur de l'Espagne républicaine en 1936, résistant et dirigeant de la C. G. T. clandestine pour la région marseillaise pendant la guerre, secrétaire général de l'Union départementale C. G. T. des Bouches-du-Rhône à la Libération, membre du comité central du Parti communiste français de 1945 à 1954.

Paul Fabre (1915-2009), polytechnicien, chargé dans la circonscription de Marseille du renflouement et des réparations des navires affrétés par l'État à la Libération. En 1952, il devint directeur de la Compagnie de navigation mixte, vice-président-directeur général d'Onet (Office nouveau de nettoyage) en 1978 puis président de 1980 à 1982 de la chambre de commerce et d'industrie Marseille-Provence.

Les dockers retraités interrogés qui ont travaillé entre 1944 et 1949 ont demandé à garder l'anonymat.